SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 44 minutos.)

-Damos la bienvenida a los doctores Fernando Aguirre y Alejandro Sciarra, representantes de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

Sabemos que desean realizar comentarios en relación a este proyecto de ley que permite el no abanderamiento de los buques durante quince meses, prorrogable por hasta tres meses más en caso de realizarse licitaciones menores a ese plazo, y la obligatoriedad de negociar con representantes de los trabajadores la integración de tripulación nacional en esos buques. Sabemos que tienen comentarios para hacernos porque estos aspectos fueron planteados en Sala cuando fuimos a votar la iniciativa. Sin duda nos interesó mucho el tema, y es por esa razón que quisiéramos conocer vuestro punto de vista.

Para nosotros es importante resolver este asunto puesto que hay contrataciones en las que este proyecto de ley tendría incidencia, sobre todo en lo que refiere a la contratación de mano de obra nacional en pocos días. Es por este motivo que, en sesión extraordinaria, los estamos recibiendo.

Por lo tanto, con mucho gusto les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR AGUIRRE.- Agradecemos a la Comisión haberse tomado el trabajo de oírnos porque, en realidad, este asunto -que presenta algunos problemas técnicos- nos fue consultado por un Senador antes de ser tratado en el Plenario.

Entonces, al margen del tema político de fondo y de la solución prevista que puede ser buena, hay algunos aspectos de la redacción que me llamaron mucho la atención e hice una enumeración de puntos que habría que estudiar, pero ni siquiera había empezado a estudiarlo yo, así que ahora lo hicimos de urgencia.

Diría que este tema de reserva de bandera y cabotaje empieza con la Ley Nº 12.091 de 1954 que estableció la reserva de la bandera nacional para las operaciones de cabotaje y operaciones de salvataje y alijo en “aguas de jurisdicción uruguaya”. La primera nota que queremos hacer -después voy a explicar el motivo de nuestra alarma en este caso- es que en la terminología de 1954 “aguas de jurisdicción uruguaya” eran las aguas territoriales dentro de las 12 millas junto a la costa, más allá no había jurisdicción.

En 1993 la Ley Nº 16.387 renovó totalmente el sistema de bandera nacional, de matriculación de los buques, estableciendo condiciones para obtener la bandera nacional, al tiempo que en su artículo 18 dispone la obligación de un mínimo de 50% de tripulación nacional para los buques de bandera nacional.

Más tarde, en el año 2009, la Ley Nº 18.498 aumentó a un 90% la exigencia de tripulación nacional para los buques pesqueros y mercantes, aunque la redujo al 70% cuando operan en aguas internacionales. Es obvio que detrás de todo esto, por un lado, está la intención filosófica de permitir la actuación de los buques de bandera nacional y, por otro, proteger el trabajo nacional, lo que es muy compartible.

En el año 2001, la Ley Nº 17.556 excluyó, de la reserva de bandera nacional establecida en la Ley Nº 12.091, “las actividades de dragado”. Esto es, justamente, porque empezamos a hablar de buques de alta tecnología que no existen en el país, y para esas operaciones hay que importarlos; en algunos casos, para una obra nacional o binacional hay que contratar a un operador que a veces trabaja en Indonesia, en Holanda, en el Mar del Norte o en el Golfo de Méjico y, obviamente, no existe la bandera nacional, por lo cual esto se dejó de lado. No obstante, en el año 2004 ese artículo 154 fue sustituido a través de la Ley Nº 17.742, y no se limitó a hablar de las operaciones de dragado, sino

que también se refirió a “obras nacionales o binacionales o por convenios nacionales e internacionales dentro de aguas jurisdiccionales o territoriales de la República…”. Permite una excepción, pero luego de resultar adjudicatario, en caso de que se deban utilizar dragas -y utiliza una serie de términos técnicos como ser dragas de succión por arrastre o de corte, o plataformas, gabarras, grúas flotantes, etcétera- tiene la exigencia de la bandera nacional.

Aquí hay dos temas que se deben entender. En primer lugar, parece concebirse que las únicas obras posibles son las de dragado, pero puede haber muchas obras muy complejas y con tecnología de punta del Siglo XXI; y, en segundo término, se sigue creyendo que las expresiones “aguas jurisdiccionales” y “aguas territoriales” significan lo mismo.

Lo que nos hizo sonar todas las alarmas es que en el correr de todo el año 2012 estuvimos colaborando con una Comisión que creó la Dirección Registral y de Marina Mercante de la Prefectura Nacional Naval, Dirme, para estudiar el marco normativo de la exploración y explotación de recursos petroleros *offshore*, que es un tema que se nos viene encima, pero del que no sabemos nada. Estamos asomándonos a un mundo absolutamente nuevo. En este caso, Ancap ha salido adelante porque ha manejado brillantemente ese tema -realmente lo ha hecho muy bien- con un buen asesoramiento, planeando los contratos y contratando barcos que ya están haciendo la exploración. En definitiva, repito, está llevando adelante toda esta temática que conocen tanto sus ingenieros como sus abogados.

En el correr del año, la Asociación de Derecho Marítimo realizó varias jornadas. Para ello se solicitó a un abogado brasileño -ya que Brasil está muy adelantado en este aspecto- que asistiera y realizara una exposición sobre el tema, así como también a ingenieros de Ancap y al Capitán de Navío uruguayo, Zimmer, quien acababa de hacer una pasantía o un trabajo en una plataforma petrolera en la costa *offshore* de Angola. Precisamente, el Capitán de Navío Zimmer realizó una exposición sobre los problemas técnicos y sobre la especialización, que no existe en el Uruguay, y que hay que crear para cientos o miles de cargos de trabajo para los cuales hay que importar simuladores, entrenamiento y atender toda una serie de problemas.

Entonces, cuando empezamos a ver todo eso, nos preguntamos: ¿esas son aguas jurisdiccionales o territoriales? Y aquí ya nos trasladamos a otro tema que corresponde al Derecho Internacional Público. En 1982 las Naciones Unidas aprobaron la Convención de Derecho del Mar, en Montego Bay, la cual fue ratificada por Uruguay en el año 1992 a través de la Ley Nº 16.287. Esta Convención estableció, en su artículo 1º, que el mar territorial es una zona de 12 millas marinas de anchura a partir de la línea base de la costa. Eso sería territorio uruguayo o de cualquier país miembro de la Convención o de las Naciones Unidas, y ahí hay soberanía plena. Por su parte, el artículo 55 reconoce una zona económica exclusiva, de 200 millas marinas a partir del límite del mar territorial.

Como dije, Uruguay ratificó esta Convención en el año 1992 -es parte de la Convención del Derecho del Mar- y además en el año 1998 dictó la Ley Nº 17.703, que recoge como ley interna todo lo establecido en la Convención de Derecho del Mar.

El artículo 1º de dicha ley define el mar territorial en la zona de 12 millas y el artículo 4º define la zona económica exclusiva en la zona de 200 millas. Esta zona económica exclusiva no es territorio nacional, pero se le reconoce al Uruguay -uno de los países firmantes de la Convención- lo establecido en el artículo 56.1 de la Convemar y que es lo siguiente: “1) Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos de las aguas subyacentes al lecho y subsuelo del mar…”. Es una soberanía limitada y obviamente no puedo poner impuestos allí y tampoco sé si tendré capacidad tributaria o qué facultad de policía tengo. El problema es que solo se establecen fines de exploración, explotación y conservación.

El artículo 56.2, agrega: “Jurisdicción con respecto al ‘establecimiento de islas artificiales, investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino…’”

Por lo tanto, últimamente se ha empezado a usar el término “aguas territoriales” para referirse exclusivamente a las 12 millas de soberanía absoluta y “aguas jurisdiccionales” para aludir a todo el territorio marino uruguayo, inclusive las 200 millas sobre las cuales tenemos una soberanía limitada, a los efectos de exploración y explotación y las 350 millas de la plataforma continental, sobre las que estamos haciendo el trámite en Naciones Unidas para que se nos reconozca el derecho sobre ellas.

Esto tiene por resultado que mueve a confusión que se utilice “aguas territoriales” y “aguas jurisdiccionales” como sinónimo, cosa que sucede en casi toda la legislación anterior a la Convemar.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Se podría entender que las aguas territoriales serían 12 millas y jurisdiccionales hasta 350 millas?

SEÑOR AGUIRRE.- La Convención no usa el término “jurisdiccionales”; entonces, resulta dudoso qué queremos decir cuando usamos esa palabra. Es más, en este proyecto de ley se habla de aguas jurisdiccionales y territoriales. No está claro si con “jurisdiccionales” se quiere incluir la zona hasta las 200 millas, que es la zona económica exclusiva reconocida, o hasta las 350 millas, que es la que estamos pidiendo a las Naciones Unidas que nos reconozcan.

De todas maneras, entonces, esto está regulando no la licitación del dragado al lado de la costa, en los canales de entrada al río, sino las licitaciones de plataformas *offshore* y de exploración submarina. En realidad el artículo, como muy bien dijo el señor Presidente, apunta a exceptuar a determinados casos en menos de 15 meses, lo que sería una buena idea. Pero lo que me saltó a la vista fue que el texto actual de la Ley Nº 17.742, que se refiere a todas las obras nacionales o binacionales o por convenios nacionales e internacionales dentro de aguas jurisdiccionales o territoriales de la República, parece comprender todo. Entonces, estamos en una situación sumamente complicada. Desde ya les digo que Uruguay viene trabajando a pasos agigantados, gracias al impulso de Ancap, para promover la exploración y explotación de los recursos petrolíferos en la zona económica exclusiva, es decir, la que va hasta las 200 millas. Ancap ya comenzó a implementarlo y consiguió los primeros contratos. En todos los casos están operando buques de alta tecnología, con ingenieros geofísicos, con gente que ha hecho cursos de entrenamiento. Sobre esto el Capitán Zimmer nos contaba su experiencia.

En una plataforma como esta, en primer lugar se pone una *drilling*. Nosotros le decimos “MODU”, que es la abreviatura inglesa de *mobile offshore drilling unit*, es decir, unidad móvil de perforación *offshore*. Seguramente todos los señores Senadores habrán escuchado hablar del desastre de “Deepwater Horizon” en el golfo de México; en ese caso se trataba de una unidad MODU. Era una plataforma que estaba en un lugar fijo, haciendo un pozo a 1.500 metros de profundidad e iba a llegar a 9.000 metros. ¿Cómo mantengo una cosa que no se puede anclar en un lugar fijo en el mar con oleaje? Aunque no lo crean, a través de por lo menos seis motores y hélices y un control de satélite sobre la posición, esa plataforma se mantiene en su lugar. Su única función era hacer el agujero; una vez realizado, tenía que taparlo con cemento, porque se iba y venía otra. Esa plataforma iba a ser destinada a hacer otro pozo, en el Mar de la China, y debía venir otra de Holanda, del Mar del Norte o del Golfo Pérsico, con altísima tecnología, a hacer la explotación. El accidente de “Deepwater Horizon” sucedió en el momento en que tenían que tapar con cemento el pozo para dejarlo ciego; como quedó mal tapado, subió gas natural por la tubería y explotó. Justamente, hace algunos días vi una película en la que se especulaba sobre lo que había sucedido y si los ingenieros que estaban a cargo hicieron mal un cálculo; lo cierto es que murieron las quince personas que estaban en la sala de control y que dijeron que estaba bien tapado. Aparentemente en las cintas de la caja negra está registrada la discusión; los sensores tenían informes contradictorios y los técnicos dijeron que estaba bien tapado y que era un error de esos dispositivos; murieron todos por ese error. Esto provocó una de las peores tragedias de contaminación petrolífera. De manera que el tema es importante.

Decía que durante este año la Prefectura Nacional Naval estuvo trabajando en un anteproyecto que comience a prever todos estos problemas. Y quiero comentar, casi como anécdota, que el primer borrador que nos alcanzaron decía: “Las instalaciones y/o buques que realicen operaciones de exploración y/o explotación de los recursos naturales de las aguas suprayacentes al lecho y del lecho y subsuelo del mar, en aguas de jurisdicción nacional quedan reservados a la bandera nacional”. No nos reímos, pero nos reunimos y les preguntamos, en primer lugar, qué se

quería decir con “aguas de jurisdicción nacional” y si se pensaba hacer explotación *offshore* en el Canal Martín García, dentro de las 12 millas. Se nos respondió que no, que se estaba pensando en la zona económica exclusiva. De manera que corresponde aclarar que la expresión “aguas de jurisdicción nacional” refiere a las 200 millas establecidas en el artículo 56 de la Convención de Derechos del Mar y de la ley uruguaya.

SEÑOR SCIARRA.- No debemos olvidar que Uruguay tiene convenios internacionales como la Convemar y, a su vez, el Tratado del Río de la Plata, que no solo regula el problema del Río de la Plata, sino todos los aspectos del frente marítimo. Esto se está haciendo; está regulado dentro del Tratado del Río de la Plata y se conoce como frente marítimo. Se trata de un una zona delimitada como zona económica exclusiva que, además, sabemos que tiene un estatuto muy especial con respecto a nuestros queridos hermanos argentinos.

La primera interrogante que nos puede surgir es sobre la jurisdicción nacional. Evidentemente, en esa zona no estamos hablando de jurisdicción nacional porque Uruguay tiene, como dijo el doctor Aguirre, una soberanía muy delimitada. La segunda es, hasta dónde Uruguay puede exigir la bandera nacional en virtud de un convenio donde hay libertad de navegación y para realizar todo tipo de operaciones dentro de la zona, más allá del paso libre y de las operaciones que pueden realizar los buques entre sí. No debemos olvidarnos que en este tipo de operaciones, alrededor de esa plataforma hay una cantidad de buques que brindan servicios de apoyo logístico o *supplies*, incluso trayendo personal, mercadería, materia prima, etcétera. Entonces, si nosotros de alguna manera regulamos diciendo que todas esas operaciones solo pueden ser realizadas por buques de bandera nacional, y le damos el alcance de régimen de cabotaje a la zona, estamos obligando a todos los buques que vengan, por ejemplo, a bajar algún caño a la plataforma, a que entren primero a puerto, para después trasladar ese instrumental.

Quiere decir que en torno a esto hay muchas cuestiones -incluso hay un proyecto de exoneración de impuestos para las plataformas- sobre las que deberíamos ponernos de acuerdo. Inclusive, creo que existe duplicación de trabajo, en virtud de que está la autoridad marítima que está trabajando en esto y que teóricamente es la que luego debe controlar este tipo de operaciones hasta por cuestiones medioambientalistas, porque se trata de industrias de alto riesgo para el medio ambiente.

Con respecto a la contratación de tripulantes nacionales, nadie puede discutir que existen tripulantes y obreros porque en las plataformas hay un régimen de tripulación muy distinto que es regulado por el régimen de marina. Entonces, existiría el problema de que los trabajadores de las plataformas no son conceptualmente tripulantes porque hasta carecen de conocimientos marinos; son obreros, como podría ser el caso de un obrero de Ancap embarcado. En ese sentido, vamos a tener distintos regímenes.

SEÑOR AGUIRRE.- Sobre el mismo tema, en la Comisión que creó la Dirme, dijimos que lo de la bandera nacional sería un disparate porque no existe. Es diferente el caso de las plataformas y las unidades de perforación y exploración, que los que van a brindar un servicio y que sí pueden tener bandera nacional. Si pensamos en un buque con bandera extranjera pero que tenga solo tripulación nacional, lo que de pronto logramos es que se contrate una tripulación espejo que no sabe nada, no hace nada, cobra un sueldo y continúan trabajando con un montón de noruegos que son los que tienen la idea.

Entonces, obviamente para las plataformas no se puede exigir bandera y para las unidades de apoyo logístico y de transporte entre la costa y la plataforma hay una preferencia para la bandera nacional. Cuando se demuestra que no hay buques nacionales capacitados para hacer ese trabajo, la Prefectura da la excepción, pero se debe presentar un plan de capacitación que permita ir entrenando tripulación nacional en esas tareas. Esto está en elaboración, pero nos parece una idea mucho más lógica que decir, por ejemplo, que queremos poner una base en la luna y que los astronautas deben ser uruguayos.

Espero que de acá a un año estemos discutiendo el proyecto de ley del comando de la Marina. Pero hay miles de dificultades a resolver. Por ejemplo, hay problemas de jurisdicción penal,

pues si hay un asesinato en una plataforma, ¿es jurisdicción uruguaya o no? En este sentido, dentro de la Asociación hay opiniones encontradas y yo dije que debemos declararla, porque podría decir que no me importa tanto si asesinaron a un noruego o a un indonesio en la plataforma, pero cabe preguntarse qué sucedería si se diera un accidente grave como el de Deepwater Horizon. No hay soberanía uruguaya, pero el que va a investigar será el tribunal de las Islas Seychelles. Entonces, tengamos una ley que hable de la soberanía uruguaya desde el punto de vista de jurisdicción penal respecto a todo lo que suceda arriba de las plataformas. Yo tengo dudas que sea de acuerdo a la Convención, pero creo que es necesario contar con esto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin ánimo de interrumpir la exposición de nuestros invitados, quiero decir que yo era Presidente del Directorio de Ancap cuando se comenzó a considerar el proyecto de exploración petrolera. He hablado con mucha gente al respecto y debo decir que desde hace ya más de dos años estoy muy preocupado por la falta de avance en infraestructura y soporte legal de lo que se viene. Se empezará a perforar por toda la obra, pero no sé si estamos en condiciones de contar con el soporte. De todos modos, éste es un tema técnico que vengo siguiendo porque fui en buena medida padre de la criatura y he estudiado mucho el tema. Además, conozco el Golfo de México y otras plataformas y cuando uno ve los soportes que tienen esas estructuras para prospectar y el marco legal y regulatorio, vemos que nosotros estamos atrasadísimos.

Ahora bien, me queda claro que esto es materia de un proceso y que se trata de aspectos que, sin duda, se van a ir aceptando. Yo salí a navegar en el primer barco de prospección sísmica y conozco bien la idoneidad; algunos son marinos y el resto son técnicos muy especializados, que hacen la magnometría, la gravimetría, el control de las señales sísmicas, el registro de datos y la interpretación que será primaria, pues luego se estudia durante meses para que eso se convierta en una foto del subsuelo.

Entonces, comparto lo que dicen los invitados y lo he estado planteando porque no solo en relación al marco legal, sino también al regulatorio, hace falta trabajar mucho. Pero aquí se dice claramente que toda actividad que tenga menos de 15 meses, con opción a tres más, puede estar exceptuada de lo que es el abanderamiento. Recuerdo que discutimos aquí en la Comisión, a pedido de la ANP, un caso puntual de dragas que luego fue votado en el Parlamento. En ese caso, la ANP nos manifestaba que se demoraba más en embanderar que en el trabajo, por lo que votamos una ley que autorizó en ese sentido. Por eso, cuando me refería a este proyecto de ley recordaba que existía este antecedente. O sea que aquí hay una exceptualidad, pues para trabajos más rápidos está exceptuado el abanderamiento.

Por otra parte, se habla de un 90% del personal, pero habría una cierta puerta de salida reflejada en el último inciso del proyecto. Reflexionando en voz alta, me pregunto si eso no es justamente una puerta de salida para lo que están planteando los invitados.

Nosotros queremos sacar esta iniciativa para ciertos temas puntuales que, quizás, están pensados mucho más allá de las 12 millas. En lo que a mí respecta, tengo claro lo que ustedes plantean y estoy seguro de que va a haber una legislación específica como hay en todas las partes del mundo. En la legislación de profesión petrolera y exploración están tomando bien los *drilling*, así como cuando vienen las plataformas fijas que ya van a quedar tienen su legislación, su marco regulatorio. Son un montón de cosas que, a mi juicio, estamos atrasados y por las que vengo peleando como conocedor del tema y no como Senador.

SEÑOR AGUIRRE.- En primer lugar, quiero felicitar a ANCAP -y extiendo esa felicitación al señor Presidente por la participación que le cupo- porque está haciendo un trabajo excelente en este punto, pero estamos entrando en un lugar que es la “nada jurídica”, no hay regulación -tenemos que crearla- y tenemos miles de problemas.

En segundo lugar, quiero señalar que en Uruguay ya hay -me lo dijeron el otro día- una actividad privada que tiene un acuerdo con la Marina que creo se llama “Montevideo Training Center” que está importando los simuladores necesarios para poder entrenar personal en cosas que actualmente no existen, y dar las licencias correspondientes para trabajo, de manera que haya personal uruguayo capacitado.

Con respecto a esta ley específica -creo que comparto la modificación- y para evitar que alguien diga que esta ley rige para las 200 millas, en lugar de expresar “aguas jurisdiccionales y territoriales”, sugiero que el texto diga: “dentro de aguas territoriales definidas en el artículo 1º de la Ley Nº. 17.703 de 1º de diciembre de 1998”. De esta manera, sabemos que es dentro de las 12 millas y que es una tarea de dragado y nada más. Con esta modificación solucionaríamos la principal objeción y aclararíamos el problema, porque estamos usando la expresión “aguas jurisdiccionales” en diferentes proyectos que actualmente están en vías de elaboración con dos significados totalmente distintos, puestos que algunos refieren a las 200 millas y otros a las 12 millas. Con la redacción que nosotros proponemos tendríamos un concepto claro, en el sentido de que solamente se refiere a las 12 millas. De esta manera, obras nacionales, binacionales, licitaciones, etcétera, evidentemente, se refieren al dragado, porque otra no hay, que es lo que se hace dentro de las 12 millas.

SEÑOR SCIARRA.- Quiero referirme a dos puntos.

En primer lugar, creo que hay que mirar la experiencia brasilera en este tema, porque sabemos que Brasil es un gran defensor de su bandera. En este sentido, ese país ha establecido un trabajo paulatino en cuanto a la exigencia de bandera y de tripulación. Quiere decir que ha ido exigiendo a las empresas que conceden este tipo de explotación todo un trabajo de educación que se ha hecho de a poco. ¿Por qué? Porque cuando empezó toda esta explosión, Brasil tampoco contaba con los buques *supply* suficientes y adecuados para brindar los servicios, más allá de que pensamos que el típico buque *supply* que funciona para este tipo de apoyo son los buques remolcadores. Entonces, las exigencias establecidas fueron paulatinas, primero exigiendo menor cantidad de bandera y de tripulantes, pero con un proyecto ya más a largo plazo en cuanto a la exigencia de ir aumentando ese porcentaje obligatorio de banderas nacionales y aumentando el porcentaje de tripulación nacional. Además, todo esto obliga a la preparación de la gente que, tal como sabemos, en Uruguay contamos con excelente gente, pero a veces, en virtud del tipo de industria, no están preparados para hacerlo en poco tiempo.

En consecuencia, tal vez haya que buscar algún sistema para ir yendo progresivamente a exigir lo que respecta a los buques de bandera nacional y al porcentaje de tripulación. Incluso, creo que esa sería una forma de ir pensando en la preparación de nuestro personal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estaríamos de acuerdo, pero eso sería para la segunda etapa. Ahora ustedes plantean incluir el límite de aguas territoriales.

En consecuencia, habrá que hacer las consultas correspondientes al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al Suntma, Sindicato Único de Trabajadores Marítimos y Afines.

Si nadie más desea hacer uso de la palabra, agradecemos mucho la información brindada por los representantes de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.

(Se retiran de Sala los representantes de la Asociación Uruguaya de Derecho Marítimo.)

-Pasando a otro tema, quiero informar a los señores Senadores que está en proceso de ingreso el proyecto de ley sobre tránsito y seguridad vial; todavía no entró formalmente al Senado porque fue aprobado en el día de ayer en la Cámara de Representantes. Si bien no podemos empezar su consideración porque está en proceso de ingresar formalmente, todos lo hemos recibido.

SEÑOR VIERA.- Personalmente lo acabo de leer y, en principio, me parece razonable.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se introdujeron algunas modificaciones, pero el espíritu no cambia. El único tema en el que podría haber algún inconveniente es en el de los famosos “parados”, punto que fue muy discutido en esta Comisión. Se dio cierta flexibilidad, pero también fue parte de una alternativa que discutimos acá y, en lo personal, no me preocuparía.

Además, hablé con la gente de Unasev y está de acuerdo con lo que se aprobó. Por lo tanto, si los señores Senadores están de acuerdo, propongo incluir este tema en la sesión del Plenario que va a haber el próximo miércoles 26.

SEÑOR ROSADILLA.- Yo recibí el proyecto aquí en Sala y lo he leído, pero me es imposible dar una opinión al respecto después de una lectura a vuelo de pájaro.

Algunas cosas me llamaron la atención, por lo que, si luego de una lectura más profunda nos surgen diferencias, quisiéramos tener la posibilidad de pedir una reunión de la Comisión.

En principio, me llama la atención y no entiendo la eliminación del artículo 5º del Capítulo II. En realidad, no estoy diciendo que esté a favor ni en contra; simplemente veo que hay algunas modificaciones que no son tan pequeñas. Otras sí son solo de redacción, por lo que se podrían acompañar sin mucha reflexión.

Entonces, reitero que quisiera que tengamos la libertad de solicitar al Presidente la reunión de la Comisión en el caso de que hubiera cosas para charlar.

SEÑOR VIERA.- Entonces, lo mejor sería estudiarlo y analizarlo en una sesión de la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Advierto a los señores Senadores que mañana jueves y el viernes tenemos sesión del Senado.

Antes de que se tome una decisión, me gustaría referirme a algunos elementos que tienen que ver con este proyecto de ley. La propia Dirección Nacional de Transporte planteó objeciones al proyecto que ellos enviaron y nosotros votamos. Evidentemente, cambiaron de posición y trasladaron a la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes las modificaciones a introducir, donde se dio un debate entre las autoridades de la Dirección Nacional de Transporte -Ministerio de Transporte y Obras Públicas- y la Unasev. No hablé personalmente con las autoridades de la Unasev, pero sí con el Presidente de la Comisión de la otra Cámara, quien me comentó que se hizo un resumen de las opiniones y se buscó un punto de equilibrio y consenso entre la posición del Ministerio y la de la Unasev, teniendo en cuenta incluso los planteos que se hicieron durante el análisis en esta Comisión.

En fin, lo leí y, en lo personal, me parece que no habría diferencias.

SEÑOR GALLICCHIO.- Si entiendo bien, este proyecto fue aprobado por la Cámara de Senadores y se remitió a la Cámara de Representantes, donde se le introdujeron modificaciones, razón por la cual debe volver al Senado. Es decir, que esta es la tercera instancia, por tanto, el proyecto debe ser aprobado o rechazado. Dicho de otra manera, no es posible modificar nada, ni siquiera una coma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Exactamente, es así, señor Senador.

SEÑOR GALLICCHIO.- En ese caso, propongo que lo aprobemos, de lo contrario, habría que elaborar un nuevo proyecto. Siendo la tercera instancia -la tercera Cámara- en que se considera esta iniciativa, no hay otra alternativa que no sea aprobarlo o rechazarlo; reitero mi propuesta, o sea, que lo aprobemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si me permiten, señores Senadores, opino lo mismo, pero el señor Senador Rosadilla ha hecho un planteo del que queda constancia.

SEÑOR ROSADILLA.- Comprendo que estamos en una situación compleja, pero la verdad es que me cuesta pronunciarme sobre un proyecto al que se le han introducido modificaciones, algunas de las cuales no me parece que sean menores y de las que estoy tomando conocimiento en una sesión cuyo objetivo era recibir a una delegación para tratar otro tema. Expresarme al final de la misma sobre esto no me parece lo más responsable.

Por ese motivo, me gustaría disponer de un tiempo, aunque sea mínimo, para leerlo. Es más, a las 19 horas podría volver a Sala para continuar este trabajo. No es mi intención trancar la aprobación de este proyecto pero, insisto, me gustaría leerlo.

SEÑOR VIERA.- A esta altura, me parece que tenemos que ceñirnos a lo que debe ser. En definitiva, teniendo en cuenta que el proyecto no ingresó todavía al Senado y que algunos Senadores plantean dudas que, en mi opinión, son razonables, pues no se trata de que nos expidamos luego de una lectura a vuelo de pájaro, lo mejor sería disponer del tiempo necesario para estudiarlo y hacer las consultas que corresponda. Por cierto, en aquel proyecto que discutimos mucho y aprobamos, cedimos bastante y nos jugamos la ropa -si me permiten la expresión-; lo digo porque se plantearon argumentos muy importantes en torno a algunos artículos e, incluso, se hicieron declaraciones públicas. Por lo tanto, es razonable -como dijo el señor Senador Rosadilla- que si se presentan cambios sigamos el procedimiento reglamentario del Parlamento, y el proyecto de ley se aprobará más adelante.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero comunicarles que ya solicité que el asunto se incluyera en el Orden del Día de la sesión Extraordinaria del Senado del día 26 de diciembre, a los efectos de que se considere en esa oportunidad. En definitiva el proyecto no entró formalmente, pero como estamos en receso parlamentario si se incluye en el orden del día, eventualmente se puede discutir.

SEÑOR VIERA.- ¿Es decir que se discutiría sin informe de la Comisión?

SEÑOR PRESIDENTE.- Propongo que se proceda de esa manera, porque se trata de un tema que desde hace tiempo estamos discutiendo y, sinceramente, creo que las modificaciones no son conceptuales, y si no queda otra alternativa daremos el debate en el Pleno del Senado.

SEÑOR GALLO.- Es cierto que este es un problema de responsabilidad, pero creo que cuando no se trata de aspectos fundamentales, el pragmatismo tiene que ser dejado de lado…

SEÑOR VIERA.- Discrepo con el señor Senador, porque no es que el pragmatismo esté por encima de todo…

SEÑOR GALLO.- Quisiera terminar de expresar mi pensamiento. Reitero, cuando no son cosas fundamentales, como en este caso, me parece que se puede seguir el procedimiento planteado por el señor Presidente, ya que es un tema en el que se ha trabajado durante mucho tiempo. Además, hay que tener en cuenta que las modificaciones que se han hecho al proyecto de ley cuentan con el apoyo de la Unasev. Por tales motivos y por la forma en que se da esta circunstancia, repito, voy a acompañar la idea de que el proyecto de ley se incluya en el Orden del Día de la sesión extraordinaria del día 26 de diciembre.

SEÑOR ROSADILLA.- En primer lugar, quiero señalar que me allano al planteo de que discutamos este proyecto de ley en el Pleno del Senado. En segundo término, reitero algo que ya dije: no sé si tengo discrepancias o no y, si las tuviera, no sé si serían accesorias o fundamentales, porque no he podido analizar la iniciativa como corresponde, para poder tener conocimiento cabal de lo que se está planteando. El trámite que ha tenido este tema me ha excluido de tener una opinión al respecto. Entonces, lo discutiremos en el Pleno del Senado a partir de la posición que cada uno de nosotros construya.

SEÑOR VIERA.- Por lo tanto, si entendí bien, en la sesión del Senado del día de mañana se daría entrada a este proyecto de ley. A partir de allí, ¿qué trámite le daría la Mesa?

SEÑOR PRESIDENTE.- Como a partir del 15 de diciembre todas las sesiones del Senado son extraordinarias, todo tema que se pone en el Orden del Día eventualmente es considerado. Entonces, si se incluye en el Orden del Día de la sesión del 26 de diciembre, se trata en esa oportunidad.

SEÑOR VIERA.- Mañana ingresa el proyecto de ley al Senado y el trámite que se da en estos casos es el envío a Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los señores Senadores están de acuerdo, fijamos una sesión extraordinaria de la Comisión para el día 26 de diciembre a las 8 y 30 horas, a los efectos de considerar este proyecto de ley.

(Apoyados.)

-No habiendo más asuntos a considerar, se levanta la sesión.

(Es la hora 17 y 29 minutos.)